



## Change of the Old City by the Modernization

Osamu Nakagawa

*Kyoto Institute of Technology, Japan, Professor*

E-mail: [nalagawa@kit.ac.jp](mailto:nalagawa@kit.ac.jp)

(Received 18 April, 2019; Accepted 20 June, 2019)

### ABSTRACT

Kyoto, which was Japan's political and cultural capital for more than a millennium before the dawn of the modern era, shows distinctive characteristics formed in the process of urban modernization.

A citizen plaza perfectly fit to a modern city is lying on the east side, but a delayed urban reconstruction in the city center due to a strong conservative self-government awareness, as well as a delayed modernization of tax system, caused disorderly urban sprawl to appear in the suburbs.

Thanks to the enactment of urban planning law enacted in 1919 by the government (Ministry of Internal Affairs) and an increasing awareness about the necessity and rationality of urban planning projects, urban renovation took place at a rapid pace. In the meantime, new ways of urban design were sought for and experimented to conserve it as a historical city against the city's quickly changing landscape.

**Key Words:** Kyoto, modernization, common area, city planning, household tax, civil engineering officers

## **I . Introduction**

Kyoto had been the capital of Japan and the Emperor's palace had been located there for over 1,000 years until the Meiji Restoration period when the Emperor's palace was moved to Tokyo and the Capitol transferred there. This article will focus on Kyoto after it lost its capital status and will discuss how it affected changes to the city's space. To pursue this, we cannot ignore the influence of the process of the city's modernization. Especially, the process of drastic change to the governing system of the city which is very important from the viewpoint of the complete change to the life style and space for the people.

In general, we can conclude that the modernization means that the Nation state has been established politically, and establishment of the capitalistic economy from the economic viewpoint.

Following this, the city pursues unified control of the city by the local Government while residents in the city are freed from the community rankings and rules. When two opposite phenomena, control and freedom, proceed, people start to seek the new relationship between controlling power of the city and residents.

In Kyoto, the city itself was exhausted not only from the movement of the capital to Tokyo but also from the large fires the end of the Tokugawa era by the revolution of the government system that resulted the problem keeping up the city in the beginning of the Meiji era. However, people recognized the previous capital city, Kyoto, as an important city for Meiji Government in order to structure the government based on the nation's history. Thus, many projects based on the industrialization measure and modern education was called "Kyoto plan" and implemented by Kyoto government. One of the most remarkable projects representing the giant construction projects in the beginning of the Meiji era was the Lake Biwa canal project which built tunnel passage from Lake Biwa in order to draw the water to Kyoto.

While city of Kyoto had been revived with these modernization projects and improvement to the infrastructure, the changes of space tied to the people's life occurred in the late Meiji era (after 1900).

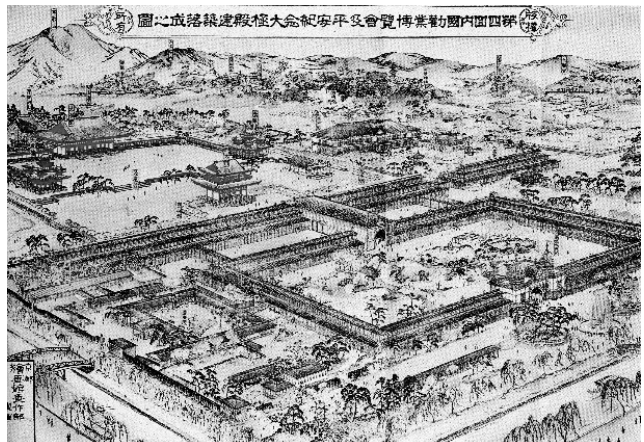
## II. Creation of the common area

Figure 1 shows the overview of the government supported 4<sup>th</sup> National Industrial Exhibition held on 1895 (28<sup>th</sup> Meiji era) in Kyoto (first three exhibition were held in Tokyo).

This picture expresses a grand view of this exhibition. In the picture, there is a stream from the Lake Biwa Canal in the very front, while behind it, there is an overview of the exhibition as a part of the industry enhancement. Also, behind these scenes, there is a structure which is the crimson colored Heian Shrine which was re-constructed based on the ancient Heian Palace with background of the Higashi mountain range. Over 1 million people gathered from all over Japan to this exhibition and this event triggered the initial steps of Kyoto becoming a tourist destination. Structurally, this picture contains a stream from Lake Biwa canal as a monument to the modernization of Kyoto accompanied by the western style pavilion at the exhibition with the drawing of the Heian Shrine, the monumental structure of the history of Kyoto since Heian Palace, appeal to the audience. In other words, this picture expresses the harmony of the western design as a modernization and Japanese design as Japanese history which results in the new feature of Kyoto.

In fact, the Industrialization project, “Kyoto plan” implemented by the Kyoto government did not succeed. In the end, Kyoto would not become a pivotal city in representing the modernization of Japanese industry. Instead, Kyoto established its position as a “Historical city” whereas in the past the city has been contributing to the long history of Japan, it now began to evolve into a tourist cultural city. A typical example was the development of vacation homes at the bottom of the Higashi mountain range on the east side of the exhibition location right after the National exhibition.

In 1996 (29<sup>th</sup> of Meiji era), Aritomo Yamagake, Prime Minister of Japan at that time had finished building his vacation home, Musyo-an drawing the water from the Lake Biwa canal neighboring area of exit of the canal tunnel (Fig.2). In this house, 7<sup>th</sup> generation of the garden designer,



[Fig.1] the 4<sup>th</sup> National Industrial Exhibition & Ceremony of the completion of Heian Palace memorial building.

『Heian-Kyo 1200』1994

Chihei Ogawa created a unique beauty of the garden themed “flow” using abundant water from Lake Biwa canal which is different from traditional Japanese garden. Meanwhile, a businessman named Kousanji Tsukamoto started to manage the vacation home/mansion properties around the Higashi mountain range to Nanzen-temple area. Tsukamoto had built water network using iron pipes in order to draw the water to the gardens of the houses around this area from Lake Biwa canal same as Murin-an, then built the complex of the houses with gardens created by Chihei Ogawa. The residents and owners of these houses were newly appeared patrons such as financial combines, investors and politicians. They were attracted by the traditional Japanese impression in Kyoto which had been created before modernization. Okazaki became a cradle of the culture which modern Japanese businessmen created.



[Fig.2] Japanese garden of Murin-an(picture by author)memorial building.

Recreation of view of Higashi Mountains using water from Lake Biwa canal

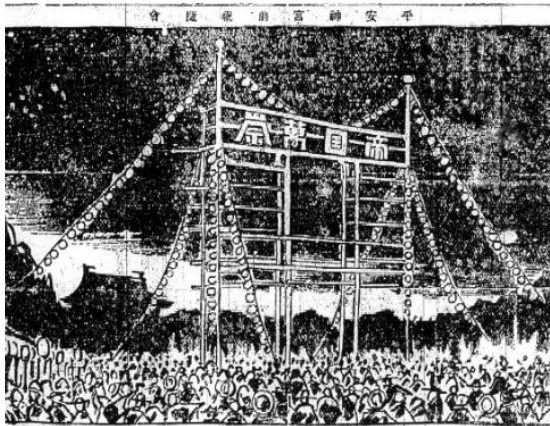
It is important to pay special attention to the place named Okazaki which is on the eastern side of Kamo River that runs north to south on the edge of Heian palace. This area was farmland when the Meiji restoration started. Because this area was not occupied property, they could build the exit of the tunnel of Lake Biwa and build vacation homes and mansions. In other word, Okazaki offered a property which was necessary for the modernization process.

In addition, this area played an important role after the exhibition. This large area also played a role as a new common park during the city’s modernization.

Fig 3 is an illustration from the newspaper demonstrating the celebration of the winning of the Russo-Japanese war. There is a giant wooden tower holding a banner which says “Salute to our Emperor’s country” with a background of a shape of the Ohten-gate of Heian Shrine. This picture shows that people gathered in the park in front of the Heian Shrine which was used for the exhibition

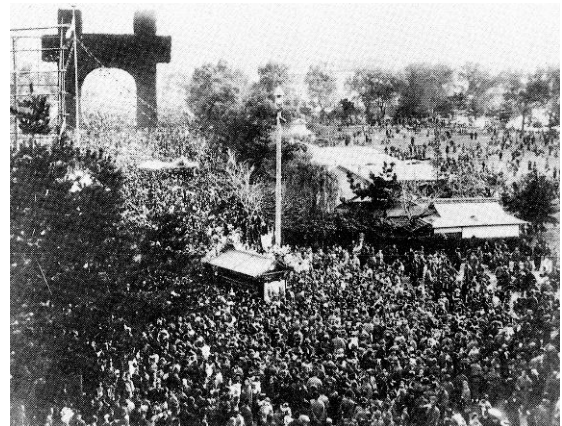


and celebrates the winning of the war. Also, Fig4 shows an initiation ceremony of the first city improvement project in Kyoto in 1908 (41<sup>st</sup> Meiji era). As you can see, it shows that quite a number of people had gathered at the same park.



[Fig.3] Celebration of the winning of Russo-Japan war in front of the Heian Shrine.

“Kyoto daily newspaper” April 4<sup>th</sup>, 1904



[Fig.4] Initiation ceremony for three biggest projects.

“Photographs of 100 years History of Kyoto” Kyoto Newspaper CO., 1984

Before modern times, we had parks where people gathered in Japanese cities. A well-known park is the Hirokoji Park in Edo era. Most of the parks were setup to prevent fires from spreading but some of the bottom of the bridges where the busy traffic area had many booths and the area were developed as amusement parks. For instance, in Kyoto, this kind of amusement park was found under the bridges along the Kamo River.

However, the number of the people gathered in Fig 3 and Fig4 were far more than the number of people that actually came to these parks as almost all the people from Kyoto were pouring to this one location. At that time, they did not have a place capable of accepting that number of people anywhere in Kyoto. Although they had the space for people to gather for festivals in modern times, they needed to have far bigger spaces for the gathering of all residents as well as the people from outside of the city due to the unified authority of the city. During the progression of the modernization, Okazaki provided the space which the modern city exactly needed.

Since then, Okazaki became the public place for gatherings resulting in more public facilities being built. The space for events such as exhibition and celebration for winning the war were mandatory for the city during its modernization, but in the modern system especially once the culture system has been established, the needs of the public cultural facilities which residents can use for

regular life rises. Okazaki gradually became the area that provides a property to answer their needs.

Fig. 5 is an overview picture of Okazaki in 1925 (14<sup>th</sup> Taisho era). From this picture, you can see that the “Culture zone” where the public cultural facilities such as Art museum once used for temporary exhibition of art, showcase hall, library and convention center were gathered.



[Fig.5] Panoramic View of Okazaki from Miyako Hotel(approximate 1925)

“Photographs of 100 years History of Kyoto” Kyoto Newspaper CO., 1984

### **III. Era of city remodeling**

Then what had happened to the western Kamo River where the metro structure had been already established before modern time? By the “Kyoto project” which was implemented by government for the city modernization in the early Meiji era, they remove the gate which used to be closed at night time to separate each town in order to open the living concept from restricted society with the view point of town = closed community. However, after a little while, no progress or alteration occurred which has happened in Okazaki as a result of the modernization. At least there were no remarkable changes on the special structure and related landscape of the town. The great changes happened in the late Meiji era to Taisho era (1910 – 1920s) when the fundamental transformation of the city was implemented.

### *Osamu Nakagawa, Change of the Old City by the Modernization*

The transformation of city was not implemented by Kyoto Prefecture which planned “Kyoto Project” but by City of Kyoto which was established as a government unit in 1909 (31<sup>st</sup> Meiji era). The transformation of City of Kyoto trailed far behind the Capital city Tokyo or merchandised city of Osaka. Therefore, City of Kyoto had planned three infrastructural constructions which were named “Three Big Projects.” The City implemented an improvement of the city water system, drilling the 2nd water canal from Lake Biwa and expanding the width of the city road for railing of streetcars.

However, the city was concerned that the difficulty to implement this plan which required extreme change of the landscape to expand the road because of the strongly conservative local community of Kyoto residents. For example, in Tokyo, There was difficulty buying out lands to expand the road. To pursue this, the city forcibly bought lands though there were many residents who vigorously disagreed with the price they were offered. Based on this previous example, authorities in Kyoto projected that it would be difficult to buy out the necessary lands for this project. Against this projection, once city started this project, most of the land owners were agree to sell their land and actual buy out went very smoothly while some activity against the project to expand the roads (Fig.6 shows the resulting Shijo-Dori (street) of the road expanding project). This is an effort of the City of Kyoto to tackle the issues of the traditional and strong community system.

In 1897 (30<sup>th</sup> Meiji era), City of Kyoto encouraged each town to set up an administrative supplemental organization, community union. Right after Meiji Restoration, the system of traditional town = community took a place on the Kyoto City government but all their administrative roles were transferred to the centralized Kyoto city government along with modernization and standardization. Because this concerned the people that local community would lose their actual function, Kyoto City encourage each governmental town to create a community union as an independent city government in order to keep the traditional local governmental organization. Since then, this organization has taken a role in gaining the support from all the residents in the city for even bigger projects. For example, to buy out the land for road expansion project, this organization stepped in between government and land owners and helped the progression of this project.

Thus, Kyoto City took away the power of modern times town=community as a government while keep the structure as a community and encouraged them to organize their local area. This is a very interesting phenomenon from the view point of the modernization of the conservative city. Of note, this kind of organization which was independent from



[Fig.6] Shijo-dori (street) after expanded (Otabi-machi) by post card



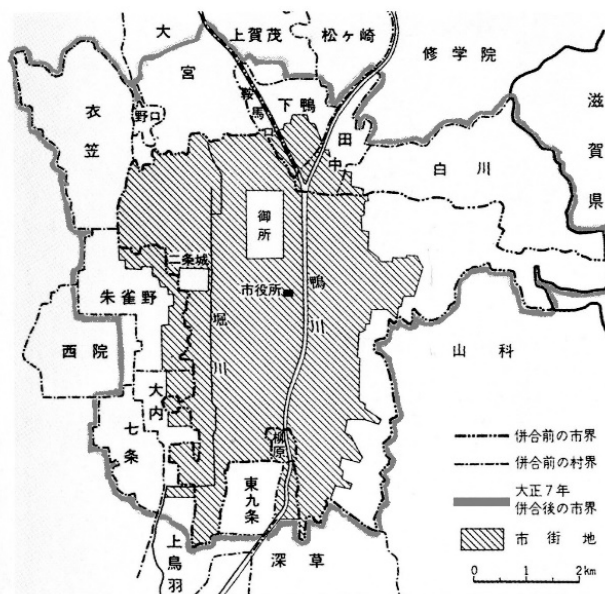
central government while complementing the role of them did not exist in Tokyo or Osaka.

Unfortunately, these traditional community systems and spirits to protect them began to be an obstacle for the city to modernize. The most obvious example of this appeared when Kyoto City tried to absorb surrounding towns. During the relatively short time between Russo-Japanese War and First World War, Japanese metro cities expanded their size rapidly. Along with the establishment of industrial capitalism, cities needed large number of workers while agricultural area had excessive workers due to the depression and management crises. This triggered the large population move from farmlands to metro cities as a working population resulting the expansion of the city. Because of this, most of the Japanese metro cities implemented the project to expand the city area by absorbing the surrounding towns and villages. In Kyoto City, they completed to absorb surrounding towns and villages in 1918 (7<sup>th</sup> Taisho era) (Fig 7) but before reached this point, many surrounding towns and villages were against the city expansion plan.

The reason why they were against the plan was that the residents were afraid of the forced change of their life style by being incorporated into Kyoto City. This concern was based on the large differences of the taxation between suburb towns and villages and Kyoto City. Under the taxation system at that time, local tax for the property was the only tax the resident directly associated. This tax is as the name indicated, for the house the people live in, and since most of the residents rent the house, most of the rent was used to pay this tax. In other word, renters were not charge tax directly. It was same in Tokyo and Osaka.

The differences between Kyoto City and other large cities was Kyoto City had been charging tax as a household tax but not as a house/property tax. This tax is as the name indicated, sum of the tax divided by number of household. In other word, even the person was renting the house, residents was charged this tax. In addition, the rule for this taxation was not clear and was arbitrary. It received criticism from other cities as an “improper & unfair” tax. Furthermore, since many people frequently changed the residency at that time, it was difficult to specify the residents and difficult to collect the tax.

It was not only Kyoto City’s problem but in order to provide the large budget money for the projects for city transformation



[Fig.7] Expansion of City in 1917(7<sup>th</sup> Taisho Era)  
“Photographs of 100 years History of Kyoto” Kyoto Newspaper CO., 1984

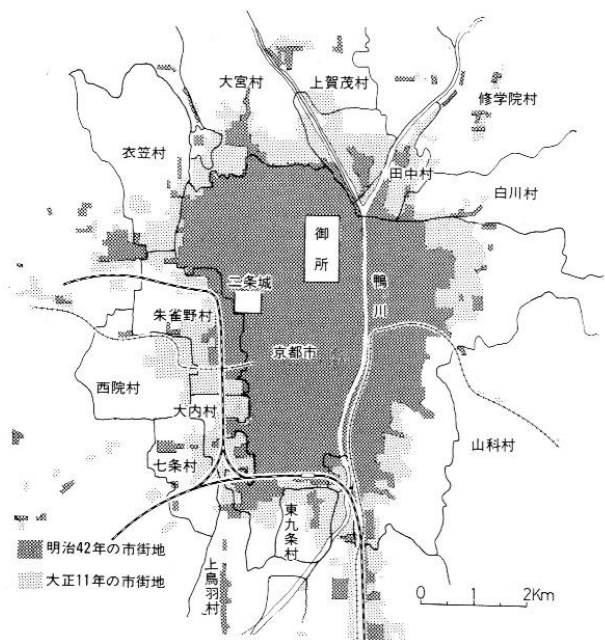


including improvement of the city water and sewer systems and expansion of the roads, cities needed to increase the house tax. In the case of Kyoto, they increased the household taxation not house tax resulting in severely increased tax that was charged to the residents. Since rent was the diversion of the house tax while suburb did not have any taxation, and since the suburb area did not need to pay for the city transformation, the gap of tax charge between inside of the city and suburb area became wider.

This difference caused serious problem. Therefore, people who wanted to move to Kyoto from suburb farmland were surprised by the heavy taxation of household tax and many were moved to vicinity of the city instead. This caused the increasing population in vicinity area resulting in urbanization. Metropolis in Japan such as Tokyo and Osaka were spread along the train lines by building the train systems connected to suburb area, but this kind of expansion did not happened in Kyoto as this city is surrounded by mountains. Instead, the differences of the taxation expanded the workers residency area in the suburb of Kyoto.(Fig.8).

In the end, because Japanese government (Ministry of Home Affairs) suggested to implement the house tax as a condition of approval of the integration of the suburb towns and villages to Kyoto City, entire area of expanded Kyoto city incorporated house tax instead of household tax. Then why did Kyoto City keep the household taxation system until then? This is because the land owners and house owners had been governing the city in traditional manner with their political power. In fact, the representatives of these people had a desire to keep controlling the congress in Kyoto where the contemporary industry did not grow.

For them, the household tax that charge tax directly to residents was beneficial and made it possible to use their renting house as their assets while controlling the area. Meantime, in the vicinity of the city where the people tried to dodge the heavy tax, increasing numbers of “house constructor” invested in the rental house business. The reason why the old style household tax stayed such a long time in Kyoto was because they kept traditional system to govern the city for a long period of time. However, this resulted delay of modernization of the system caused differences in the housing condition and ad lib urbanization.



[Fig.8] The expansion of Kyoto City area from late Meiji era to Taisho era.

Created based on the “Atlas of Kyoto City Basic Planning”

## **IV. Time for City planning**

It was not only in Kyoto where the power of land and house owners controlled the local area in modern times. The difference was these cities other than Kyoto tried multiple measures to change this kind of situation. In Osaka City, at the end of the Meiji era, new industrial investors, lawyers and journalists got together to create the Osaka City Society and organized the activity to dismantle the conservative power of city councils and city committees by representatives from local benefit oriented group. Following this, city hall established the operation system (called specialized officer system), which was relatively independent from committee and in doing so a broad range of businesses were positively conducted.

There was no positive activity by congress and city residents in Kyoto but after 1918 (7<sup>th</sup> year of Taisho era) when the city expansion had implemented, the operation of the Kyoto government had changed greatly. The city expansion gave the opportunity for the Kyoto city to develop beyond the scale of previous city size. This change surely triggered the modernization and rationalization of the government system such as the tax system but not restricted to this. In order to rationally manage the wide spread city, they required multi angles of the countermeasures. Finally, even in Kyoto city, the government required a revolution in their system to solve the rising problems.

Meantime, 1919 (8<sup>th</sup> year of Taisho era), the next year of the implementation of city expansion, the city planning law was established for the first time in Japan. The major characteristics of this city planning law was centralized the approval system and final approval of each city planning was conducted by Japanese government (Ministry of Home Affairs). Before this law, Kyoto City had a plan for the developing the area for new metro area. This plan was handed to the Governmental city planning law and implemented after 1919.

The core of the Kyoto city plan was constructing a new street in new town and organizing and compartmentalizing the area. Old city area kept the existing checkers shape city streets developed from Heian era to modern time. On the three major projects in late Meiji era, major roads were selected and began the road expansion construction. However, new town had not been developed and there was no road network that had been constructed yet. To solve this problem, they planned to build a surrounding road around the old city.

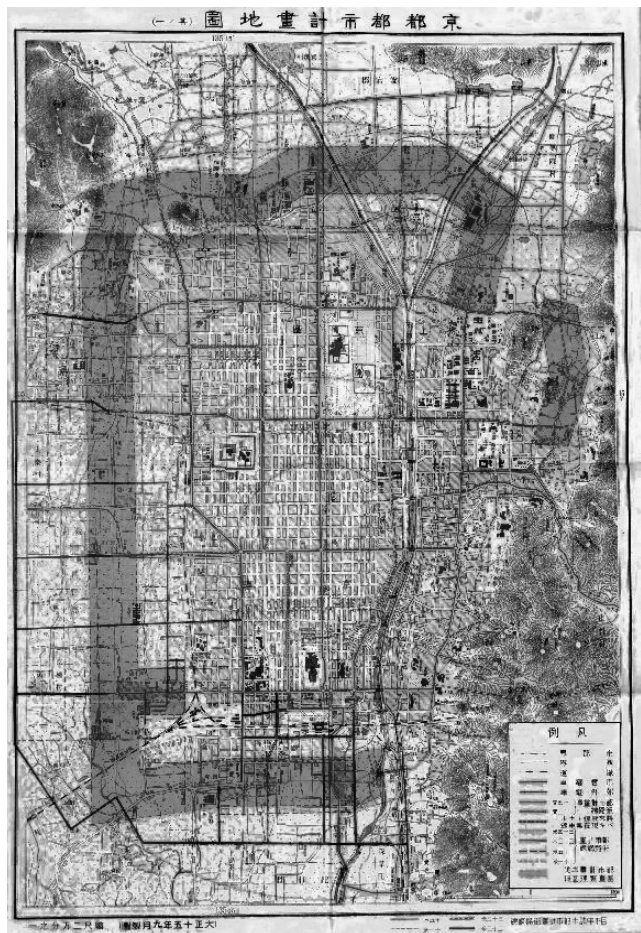
Another project of area organization and compartmentalization was the first project approved by the Japanese Government under the city planning law and it needed to success to impress the people and the city positively manage this project to organize the city area. The original plan was expanding the existing checker pattern road network in old Kyoto to large peripheral area.

However, both surrounding city road plan and organization and compartmentalization of the land faced to the difficulty to pursue. In essence, it was difficult to obtain the land they needed. For the expansion of the road with the three major projects, city needed to negotiate with old resident land owners but for the new town, it

was new construction of the road from nothing and there was a difficulty to obtaining the land from property owners including the non-resident owners. On the other hand, regarding the project for organization and compartmentalization of the land was not well understood by the residents and property owners including the concept of providing their land for public development (decreased rate).

To solve this problem, Kyoto City suggested that it conduct land compartmentalization and organization only along the surrounding road of city called zoned land compartmentalization and organization. It was obvious that the land along the surrounding road would cause land value to increase. Therefore the city requested that it organize a committee for the land compartmentalization and organization on this area in exchange, providing the land for road with the decreased rate. By doing this, city was able to obtain the land for road and implement the land compartmentalization and organization along the road (see Fig.9). Under the city planning law, land compartmentalization and organization ruled two types of implementations; one was by private and the other was by governmental entity. While most of the other big cities had implemented this kind of project by private sector by assembling a committee for the land compartmentalization and organization, Kyoto's zoned project was a only the project implemented by government operated project before Second World War. As figure shows, this land compartmentalization and organization project resulted in ideal city road organization that kept the old but organized road network since Heian era and extended to the suburb area.

This revolutionary plan was made by civil engineering officers (engineers). However, the idea of zoned land compartmentalization and organization came from a capital rebuilding project after the Great Kanto Earthquake (1923). In fact, the capital rebuilding project was a large scale construction in a entire area, but an alternative plan was zone rebuilding plan



[Fig.9] Map of Kyoto City planning(city road & road network)property of Kyoto Historical museum



which was implementing the land compartmentalization and organization only along the main city roads. It seems that Kyoto City was adopted this alternative capital rebuilding plan for their zoned compartmentalization and organization. In other word, the idea of the capital rebuilding plan was accepted and applied to Kyoto.

An interesting fact we need to focus on here is the networking of the civil engineers conducting city planning. After the establishment of the city planning law, the city planning projects became the most important project for the city, in part by the competition between the cities. Under these circumstances, an establishment of the city planning law triggered the networking of the civil engineering officers (engineers) in each city to collaborate and share the information. Kyoto city's zoned land compartmentalization and organization was one of the successes by this networking. After this, each city's civil engineering officers tended to move between cities as a civil engineer.

Under such a condition, the relationship between government and city residents also had a turning point. During implementation of the Kyoto City transform and three major projects, main job of the city government was negotiating and reconciling the values with land owners who were representatives of the local politics. On the other hand, under the city planning project, the main job was creating a rational plan by civil engineering officers. In this case, what government needed was for residents to understand the rational and probability of the plan. It was not the reconciliation of benefit but convincing the residents to understand the necessity of the plan.

Actually, when Kyoto city implemented the zoned land compartmentalization and organization, City made and distributed the pamphlets of "what we will do with the Kyoto City Plan of land compartmentalization and organization"(Fig.10), and held a "City Planning exhibition" at the department store (1924 & 1926). These were demonstrating that the land compartmentalization and organization was an extension of the old road network since Heian era and it would



[Fig.10] with or without organization of the land. "What is the city land organization plan?" in 1936



be a historically proper project.

Of note, through this educational activity, it indicated confidence toward the city planning. This confidence was based on the skill levels of the civil engineering officers. In fact, they polished their skill levels by collaborating and discussing with the Ministry of Home Affairs which manage the City Planning law and the civil engineers in another city on a daily basis. At the same time, the correctness of the plan was protected by the system to prevent from threat by council or city committee. Once City Planning Law was activated, the authority of the city mayor became stronger with the transformation of the local community system, and more and more, the city planning projects were operated by top-down system. This means that the civil engineering officials conducting city planning projects were given the authority to conduct a city plan independently from the congress similar as city specialist officers in Osaka.

Meantime, this setting made the political position of the civil engineering officers stronger. These officers who took leadership of the zoned land compartmentalization and organization were later promoted and appointed to the chief position of multiple departments which resulted in gaining strong position in politics in the city government. To solve this problem, 1926 (15<sup>th</sup> of Taisho era) elected Kyoto City mayor laid off most of the civil engineering officers to get rid of the “principle of engineering can do everything” which caused confusion. In the end, this mayor resigned from his position and took his responsibility. But this triggered the deep separation between administrative and engineering officers.

## **V. Considering the planning of the city**

So far, I have explained the changes of the structure of old and historical Kyoto City under the influence of the creation of the nation state and alteration of the government structure. This change was a result of the alteration of the public spaces which was caused by measure of space management by local authorities and the reaction of the residents. Then how the people handled the over 1000 years history of this city? At the “City Planning exhibition” which purpose was to educate the residents to understand the meaning of the land compartmentalization and organization, they demonstrated that this plan was necessary step to protect our historical city. To view how historical matter was handled in this plan, I show the actual examples as follows.

Most prominent design among the city transformation in late Meiji era was a bridge on Kamo River. Along with the road width expansion, all bridges across the Kamo River; Maruta-cho bridge, Shijo Ohashi bridge, Shichijo Ohashi bridge; were rebuilt. Shijo Ohashi Bridge received great attention as a great addition to the scenery of Kyoto. As Fig.11 shows, the design of this bridge was simplified western design as explained in

newspaper at that time. However, there was a lot of criticism on using the westernized modern design with less decoration which did not go well with the Kyoto scenery.

At the same time, other bridges, Sanjo Ohashi bridge and Gojo Ohashi bridge were also rebuilt. Because these two bridges belonged to different section of the city, these constructions were carried by Kyoto prefecture but not Kyoto City. Interestingly, as Fig 12 shows, the design of these bridges followed the appearance of traditional Japanese bridges. While they needed to use rebar and concrete columns in order to widen the width of the bridge, the appearance of the bridge looked like traditional wooden bridge. At that time, government of Kyoto prefecture clearly stated that Kyoto prefecture should preserve their historical scenery (view) and against the Kyoto City's plan to build street car network as it destroy the traditional scenery.

Nevertheless, there was a huge gap in designing of the bridges between Kyoto City and Kyoto Prefecture. This is an example that there was not standardization of the city designing during the time of city transformation. It was clear that the goal of Kyoto City on the city transformation project was modernization. Therefore, the design of the bridges which would be an iconic feature of the city view needed to be an abrupt modern western style. On the other hand, the Kyoto prefecture did not directly conducted a city transformation while their goal was to rebuild the prefecture. Therefore they chose a traditional design to preserve historical background. One thing I wanted to note is that these far different designs were both modification of existing designs; western secession and traditional Japanese design (at that time, it was called Momoyama style).

After the time of City Planning Law, unique design called Kyoto Design had been created. Regarding bridge structure, they started to mix the traditional style and contemporary style by incorporating gem like traditional elements made from concrete. This was similar consideration as civil engineering offices who demonstrated that the new business plans based on the techniques in the land compartmentalization and organization. Similar to the bridge



[Fig.11] Shijo-Ohashi at completion(post card)



[Fig.12] Sanjo-Ohashi at completion(post card)

designing that they tried to demonstrate the appropriation of the plan utilizing the historical tradition of Kyoto, many facility designs began to utilize the fusion of modern techniques and historical traditional design.

Of course, we can find the examples of these fusion design in building designing but as an easy example, here I show you the lily bell lamps. This is a street lamp from Kyoto Electrics designed by Goichi Takeda, a building designer. This lily bell shaped street lamps were first set along the Teramachi street in Kyoto on 1924 (13<sup>th</sup> Taisho era)(Fig. 13). These lamps gained great reputation for their beauty and shape, and spread to not only all of Japan but also to Manchuria and Taiwan very quickly. This design was not typical western modern design or Japanese traditional design but a unique and distinct design.

The designer Goichi Takeda was a professor of School of Architecture of Kyoto Imperial University. He designed many public constructions including the bridges and street lamps as well as city decoration for the city event. He played a pivotal role in the overall city planning designer. Mr. Takeda positively tried to bring the modern western secession style to Japan while he also conducted the repairing of the old temples in order to deepen his understanding of the Japanese traditional design. Thus, based on his intensive capability of the designing, he had created a fusion design of modern style and historical Kyoto style design. As a result, Takeda's creative city design had great influence on the public facilities in Kyoto in the future.



[Fig.13] Lily bell shape lamp set on Teramachi street  
『Goichi Takeda, the person and his arts』Meiji village museum, 1987

## **VI. Conclusion**

Since Meiji Restoration when Kyoto lost its position as the Japanese capital, Kyoto experienced many changes including changes of the landscapes due to the modernization, centralization and unification of the city managements. These changes were implemented by local government as a city transformation project. During this transition, the major problem was how to conciliate with the traditional controlling method of community area and their management system by residents. In particular, Kyoto had been developed a strong management system of the community area. Therefore, they organized a public union which bridges the government and residents to incorporate the traditional management system into a modern system. Thus, the city transformation to modern style was progressed by incorporating the historical traditional style into the modern way.

After Japanese government (Ministry of Home Affairs) established the City Planning Law, permanent and rational approaches were cited for infrastructural development such as road construction and land compartmentalization and organization. These approaches were cited as a almost perfect civil engineering techniques which the civil engineer officers demonstrated in their probability and rationality. In addition, these officers created a network of engineers beyond their city limit and expanded to the Ministry of Home Affairs in order to further develop the city planning techniques in detail. Because the city mayor gained more authority by the support of the transformed government system, their suggesting plan was preceded independently from the congress.

However, Kyoto had a strong historical back born developed to modern time. Therefore, Kyoto needed to conduct a special approach utilizing zoned land compartmentalization and organization where the newly incorporated city area to the old Kyoto. Furthermore, the design of the buildings and infrastructures were also composed with historical traditional design and modern creative design. But there still have a question to be answered. How did the residents view and accept the city plan and projects created by these civil engineering officers and architects? Further research need to be conducted while reference to answer this question is restricted.

Another remaining question is the progress after Second World War. The city transformation was positively conducted by the civil engineering officers based on the networking of the engineers with Ministry of Home Affairs as a core of this organization. Therefore after war when this Ministry was dismissed, it was not clear how each city progressed with its city plan. Also it is not clear how each city created the plan to maintain city views, a core of the city plan after the war. For these questions, we need to discuss from new analytical viewpoints.



### **Ethical considerations**

Ethical issues (including plagiarism, informed consent, misconduct, data fabrication and/or falsification, double publication and/or submission, and redundancy) have been completely observed by authors.

### **Conflict of Interests**

The authors have no conflict of interests to declare.

## **References**

- Nakagawa, O.(2008). The Formation of Early Modern City and the Realization of Modern City in the Historic City of Kyoto. *Nenpo Toshishi Kenkyu [年報都市史研究, Urban History Annual]* 8
- Nakagawa, O.(2015). *Kyoto and modern age; a history of city planning*. Tokyo, Kashima Publishing.

[日本語原文]

## 近代化がもたらす古都の変容

### 1. はじめに

京都は千年以上皇居が置かれた都、つまり日本の首都であり続けたが、明治維新の東京遷都（正確には奠都）により首都ではなくなる。本稿は、この首都でなくなった京都において、どのような都市空間の変容が生じたのかについて論じる。その際に着目しなくてはならないのは、近代化という過程である。とりわけ、都市支配・管理のあり方がそれまでの近世社会と全く異なるものへ置き換えられていく過程は、人々の生活と空間の関係を根本から変えていくことになるという意味で重要である。

一般に近代化とは、政治的に言えば国民国家の成立であり、経済的には資本主義経済の確立と捉えることができるだろう。それにより都市は、細部に至るまで都市行政による一元的な管理が目指されるようになり、一方で都市住民は近世までの共同体的な身分や規制からは解放されることになる。その管理と自由という相反するような事態が進む中で、都市支配権力と都市住民の新しい関係のあり方が模索されることになる。

京都では、東京遷都だけでなく幕末の政変による大火も加わり、明治初期には都市の存続が懸念されるまでに疲弊する。しかし、それまで都であった都市は、明治政府にとっても、国家の歴史を体現する重要な存在として認識され、勸業施策と教育近代化を柱としたさまざまな事業が「京都策」と呼ばれ、京都府により実施されたのである。日本における明治前期の巨大土木事業を代表するものとして、トンネルを開削して琵琶湖から水を京都に引き込むという琵琶湖疏水事業などは、その象徴的なものであった。

こうした近代化施策やインフラ整備が進む中で、京都の復興が進んでいくのだが、人々の生活の変化に基づく空間変容は、明治期後半（1900年以降）になり起こってくることになる。

## II. 広場の創出

図1は、1895年（明治28年）に京都で開催された政府主催の第4回内国勸業博覧会（第三回までは東京で開催）のようすを俯瞰した絵図である。ここに描かれているのは象徴的な光景である。最も手前に琵琶湖疏水の水路が流れ、中央に勸業を目指す博覧会のようす、そしてその奥に平安京を再現した建物を社殿にする平安神宮の朱色の社殿が描かれ、さらにその背後に東山の山並みが連なっている。この博覧会は、百万人を超える来場者が日本中から集まり、京都がその後、観光都市としての地歩を固めていく契機となったとされている。この構図の中では、まず京都の近代化の象徴である琵琶湖疏水の流れがあり、博覧会の西洋建築のパビリオンが並び、その奥に描かれた平安京以来の歴史を象徴する平安神宮の図像がアピールされている。つまり、近代化を示す洋の意匠と、日本の歴史を示す和の意匠が併存し、それがこの時期の京都の新しい姿として示されているのである。

実は京都府による「京都策」としての勸業政策は必ずしも成功したわけではない。少なくとも、京都は近代産業を基盤とする都市にはならなかった。それに代わり、日本の歴史を体現してきた歴史を顕彰する「歴史都市」としての位置づけを獲得し、観光文化都市としての発展を始めることになったのである。そのことをよく示すのが、この内国博覧会の後に、博覧会場から東へ、東山の山麓付近に展開された別荘群の開発である。

1896年（明治29年）に、琵琶湖疏水完成時の総理大臣でもあった山縣有朋が疏水のトンネル出口に隣接する敷地に、その水を使った庭を設けた別荘・無鄰菴を完成させる（図2）。そこでは、庭師・七代目小川治兵衛が、琵琶湖疏水の豊富な水を使った、従来の日本庭園とは異なる「流れ」をテーマとする独自の庭園美を作り出す。一方で、塚本與三次という実業家が、そこから東山山麓にかけての南禅寺界隈の土地に、別荘・邸宅地のための土地経営を始める。塚本は無鄰菴と同様に、琵琶湖疏水の水を庭に引き込むため、鉄管によるネットワークを構築し、そこに小川治兵衛に作庭させた庭を持った邸宅群を作っていたのである。その別荘・邸宅に住んだのは、財閥や資本家、政治家という、新たに登場した近代的パトロンたちであった。彼らは、京都のこの土地が持つ近代以前に形成された和風のイメージに魅力を感じたのである。岡崎という場所は、日本近代の新しい紳商たちが生み出す文化表現の揺籃になった。

ここで改めて注目しなくてはならないのは、この岡崎という場所である。それは、平安京の境域の東の縁を南北に流れる鴨川のさらに東で、明治維新を迎えた時点ではほとんど、畑地が広がる市街化されていない土地であった。そこが空地であったからこそ、琵琶湖疏水の琵琶湖側からのトンネルの出口が作られ、博覧会が開催され、平安神宮が創建され、さらには別荘・邸宅群が作られたのである。つまり、近代化の過程で必要とされた場

所を、岡崎という土地が提供したのである。

それだけではない。この場所は、博覧会の終了後も重要な意味を持つ場所になっていく。そのまとまった広さを持つ土地は、都市が近代化する過程で必要となる、新たな広場としての役割も担っていくことになるのである。

図3は、日露戦争の戦勝を祝うようすを描いた新聞記事のイラストである。「帝国萬歳」の文字が掲げられた巨大な櫓が設置されているが、その背後には平安神宮の応天門のシルエットが見える。つまり、平安神宮の前の博覧会跡地の広場に櫓が設置され、そこに多くの住民が押しかけ戦勝を祝ったのである。あるいは、図4は、三大事業という京都で最初の都市改造事業の1908年（明治41年）の起工式の様子である。同じ場所に、やはりきわめて多くの人々が集まっている状況がわかる。

近世までの日本の都市にも、人々が集まる広場はあった。江戸の広小路などがよく知られている。その多くはもともと火災の延焼防止のため火除明地（ひよけあきち）として設置されたものだが、往来の頻繁な橋詰めなどでは、床店が建ち並ぶなど盛り場として発展した場所も多かった。京都でも同様の場所は、鴨川に架かる橋の橋詰めなどに見られた。

しかし、図3や4で見られる集まる人の数は、そうした場所に集まる数と桁違いである。それは、京都中から集まるあふれんばかりの人の波である。それを受け入れることができる場所は、旧来からの都市空間には用意されていなかった。近世までにも、祝祭の空間はありえたが、近代になり一元的な都市支配権力が生まれると、都市住民がこぞって集まる、あるいは都市の外部からの人々も受け入れる、はるかに大きな広場が必要になっていくのである。近代化が進展する中で、岡崎という場所は、近代都市が求めるまさにそうした公としての広場を提供する場になっていったのである。

そしてその後、公の広場としての岡崎は、しだいに公の施設が集まる場になっていく。博覧会や戦勝記念などのような、いわばイベント的な空間は、都市が近代化を推進する時点で必要になるものだが、近代の制度、とりわけ文化制度が整備されていくと、人々が日常の生活の中で利用できる公的文化施設の設置が求められるようになる。岡崎は、しだいにそのために求められる敷地を提供する場になっていった。

図5は1925年（大正14年）ごろの岡崎を見渡した写真である。この時点で、博覧会の仮設の美術館をそのまま流用した美術館、陳列館、図書館、公会堂などの公的文化施設が集まるいわゆる「文化ゾーン」が完成したようすがわかるだろう。



### III. 都市改造の時代

では、鴨川の西の近世までに築かれてきた既成市街地はどうなったのか。明治初頭に行われた近代化政策としての「京都策」には、町ごとに設置され夜間には閉ざされる木戸門が撤去されるなど、町＝共同体の閉鎖的な生活空間を開放するような政策も取られた。しかし、岡崎に見られたような近代化を契機とした空間の展開や変容は、しばらくは見られなかった。少なくとも街の空間構造やそれを基盤とする町並みの景観には大きな変化はもたらされなかったのである。それが大きく変容するのは、本格的な都市改造が実施される明治末から大正期（1910－1920年代）にかけてであった。

その都市改造は、それまでの「京都策」を企てた京都府ではなく、1898年（明治31年）から行政府として実質的にスタートした京都市によるものであった。京都における都市改造は、帝都としての東京、あるいは商都・大阪などにもだいぶ遅れをとっていた。そこで、京都市は上水道の整備、そのための水量を確保するための第二琵琶湖疏水の開削、そして市街地の道路を拡幅し市電を走らせる道路拡築の3つの事業を三大事業と命名し、一挙に取り組むこととなった。

しかし、近世までに町人たちによる強固な自治体制が築かれてきた京都では、そうした都市改造、とりわけ大がかりな空間の変容をもたらす道路拡築を実施することには、大きな困難が予想された。東京での道路拡築では、そのための用地買収が思うように進まなかった。それは強制的な土地収用として行われたが、それでも地権者の中には買収価格での応諾を拒否する者も多かった。したがって、京都ではさらにその買収が困難を極めるであろうことが予想されたのである。ところが、いざ用地買収を進めると、京都ではすぐにほとんどの地権者が応諾した。確かに道路拡築事業そのものへの反対運動もあったのだが、実際の買収はスムーズに進んだ（図6はその結果道路拡築が実現した四条通である）。そこには、伝統的で強固な自治体制を行政に取り組む巧みな京都市の施策があったのである。

京都市は、1897年（明治30年）共同組合という行政補完組織を、各町に組織することを促した。明治維新直後には、伝統を持つ町＝共同体が築いてきた町の組織は、京都市の行政の末端を担ったが、その後地方制度の近代化・一元化の中で、行政事務のいっさいが京都市に移管されてしまう。そこで、これまで強固だった町組織の紐帯が形骸化してしまうことも懸念されたため、京都市は行政区としての町ごとに、旧来からの自治意識を維持するめの、行政とは独立した組織として、共同組合を作ることを推奨したのである。その後、この組織は、都市全体をまきこむ大規模な事業に住民を動員するための役割を果たしていくことになる。そこで、道路拡築の用地買収においても、この組織が行政と地権者の間に入り積極的な調停を行うことになったのである。

つまり、京都市は、近世までの町＝共同体の組織を地方制度としては解体させながら、しかしその共同体としての力を引き継ぎ、自らの行政に取り組むことを実現させたのである。このことは、伝統的な都市が近代化を遂げる過程を見る上で、きわめて興味深い事象であると言えるだろう。ちなみに、こうした行政から独立しながらも行政を補完するという組織は、東京や大阪などの他の都市ではまったく見られないものであった。

しかし、そうした伝統的な自治体制やそれを守ろうとする意識は、しだいに都市の近代化への足かせになっていく。それが露骨に表れたのが、京都市の周辺町村の合併の際に顕れた困難であった。日露戦争後から第一次大戦にいたるまでの比較的短い時期に、日本の大都市は、都市の規模そのものが、かつて経験したことのない勢いで拡大していくことになる。産業資本主義の確立にともない、都市はこの時期に多くの労働人口を必要とし、一方で、農村では、不況と経営危機により多くの余剰労働力がかかえてしまう。ここに、農村から都市への、大量の労働人口の移動が起こり、都市の膨張が始まったのである。それにより、日本の大都市は、周辺町村を市に取り組み市域拡張を実現させていくことになる。京都市でも、1918年（大正7年）に周辺町村の京都市への編入を実現させるが（図7）、そこに至るまでに、周辺町村の多くがその市域拡張に反対した。

その理由は、周辺町村が京都市内に編入されると、住人たちの生活が脅かされるからだとされた。そこには、周辺町村と京都市内で生じていた、税負担の極めて大きな格差があった。当時の税体系において、一般の住民に直接関わるのは、地方税の家屋税だけであった。これは、その名のとおりに居住する家屋を対象とする税目であり、当時の住居はほとんどが賃貸であったため、その税負担はその家賃に転嫁されるのが通例であった。つまり、住民は直接には徴税されない。これは、東京や大阪などでも同じであった。

ところが、京都市内では他の大都市とは異なり、家屋税ではなく戸数割という税目で徴税が続けられていた。これは、その名のとおりに必要な税額を戸数で割って徴収するというものであった。つまり借家住まいであっても、住民に直接徴税されることになる。しかも、賦課基準もあいまいで恣意的なものであり、他都市からは「不当不公平なる」課税と批判された。さらに、そもそも居住者が頻繁に転居する当時では、居住者を捕捉できずに多額な徴税欠損を生じるものでもあった。

そして、これは京都市だけではないが、都市改造を行う大都市では上下水道や道路拡張などの都市改造の事業費が多額に必要となり、その増加分の多くは、家屋税の増徴に求められた。それが、京都市内の場合では家屋税ではなく戸数割の増徴となり、重い税金が住民に請求されたのである。一方で家屋税が家賃に転嫁されるため直接の徴税がなかった周辺町村では、都市改造の負担もなかったため、いっそう市内との税負担の格差が広がった。

この格差はきわめて大きいものとなった。そのため、農村から京都へ移り住もうとする

人々も、市内の戸数割の重税に驚き、周辺町村に転居する者も多かったという。そのために、周辺町村では市内から重税を逃れた人々の転居により市街化が進んでいった。日本の大都市では、東京でも大阪でも、郊外電車の敷設により、その沿線で電鉄会社や土地会社が開発する郊外住宅地が広がっていったが、三方を山で囲まれた京都では、そうした郊外住宅の展開はほとんど見られず、それに代わり、税負担の格差が生み出す、京都市内から転居する労働者のための居住地が広がっていったのである（図8）。

結局、この格差は周辺町村の編入に際し、国（内務省）からの認可の条件として家屋税導入が提示されたため、市域拡張が実現した市内全域で戸数割が廃止され家屋税の徴税が実現することとなった。ではなぜそれまで京都市内では、戸数割が続けられたのか。それは端的に言って、伝統的な都市支配を続けてきた地主・家主勢力が力を持ち続けたためである。実際に、近代的産業が育たなかった京都では、彼らの利益代表が議会をリードし続けたという実態があった。

彼らにとって、住人に直接徴税を強いる戸数割は、自らの借家を資産として保全しながら地域支配を続けていくことのできる有益な手段であったのである。一方で、市内から重税を逃れて転居する人々を受け入れた周辺町村には、「家建屋」とも称された投機的な借家事業を展開する業者が立ち回った。つまり、京都で戸数割という非近代的な徴税制度が残されたのは、伝統的な都市支配の仕組みが維持されたからであり、しかしそのことは、制度の近代化を遅らせる結果をまねき、そのために居住条件の格差や、そのための場当たり的な市街化という現象を起こしてしまったと言えるのである。

## IV. 都市計画の時代

近世から続く地主・家主勢力が、近代になっても地域支配を続けるという事態は、京都だけではなくた。ただし、他の都市ではそうした事態を変革しようとする様々な取り組みが進んでいた。大阪市では明治末に、新しく台頭してきた産業資本家に弁護士やジャーナリストが加わり、大阪市民会が結成され、市参事会・市会における近世から続く地域利益代表者による支配を解体させようとする運動が起きた。そしてその後、市役所には議会から相対的に独立した専門的な官吏による事業体制（これは専門官僚制と呼ばれる）が確立され、それにより積極的に各種の事業が取り組まれることになったのである。

京都の議会や市民の活動に、そうした積極的な動きは見られなかったが、それでも1918年（大正7年）に実現した市域拡張以降には、京都市の市政の取り組みも大きく変わるこ

となる。市域拡張は、京都という都市が従来までの都市域を越えたスケールで発展する契機となった。それは確かに税制度に代表される行政制度の近代化・合理化を進める契機となったが、それだけではない。広域な都市に対して、それを合理的にマネジメントするために、さまざまな対応が必要となった。つまり、京都市でも現実的課題として、行政の体制に大きな革新が必要となったのである。

一方で、市域拡張の翌年1919年（大正8年）には、日本で最初の都市計画法が制定される。この都市計画法の最大の特徴は、各都市の計画を、最終的には国（内務省）が認可するという集権的なものであったことである。京都市では、この都市計画法制定以前から、新たに新市街として編入する地域についての整備事業を計画していた。それが、国による都市計画法の制度的枠組みに落とし込む形で、1919年以降に事業実施されていくことになった。

京都市の計画の柱は、新市街での新街路建設と、土地区画整理の実施であった。旧来の市域では、平安京以降、近世までに作られてきた既存の碁盤の目の街路構成が近代になっても維持されてきた。明治末の三大事業では、その中から主要な街路が選ばれ、道路拡築が進んだのである。しかし、新市街はまだ市街化がほとんど進んでおらず、整った街路網も形成されていなかった。そこで、旧市街を囲むように外周道路が計画されたのである。

もう一つの土地区画整理事業は、都市計画法により初めて制度的根拠を与えられたもので、都市計画法の看板となる事業であったと言ってよい。京都市でも、市街地整備としてこの事業に積極的に取り組もうとした。当初は旧来の市街地の碁盤の目状の街路網を、周辺にも拡大しようとする大がかりで全面的な計画が立案された。

しかし、外周道路計画も、土地区画整理事業も大きな困難に直面した。端的に言って、それは用地取得の困難であった。三大事業での道路拡築では、旧来から生活している地権者との交渉となったが、新市街では全く新しい道路の新設であり、地権者には不在地主なども含み、その用地取得は困難をきわめた。また、土地区画整理事業も、そもそもその事業の内容を住民や地権者が理解しておらず、公共用地のために土地を提供すること（減歩）の意義も理解が及ばなかった。

そこで、京都市は外周道路沿いだけに土地区画整理を実施するという地帯的土地区画整理という手法を提示する。これは、外周道路の沿道については、地価が上昇することは確実であり、そこだけで地権者に土地区画整理組合を組織してもらい、その減歩として道路敷地を提供してもらうというものであった。これにより、道路用地も確保でき、それに沿う形で土地区画整理も実現できることになる（図9参照）。都市計画法における土地区画整理は、民間による施行と、行政による都市計画事業としての施行の二通りが規定された。そして他の大都市では、ほとんどの場合、地権者が自主的に土地区画整理事業組合を



結成して行方民間施行によるものだったが、この京都市の地帯的な土地区画整理事業だけは、戦前の日本において、唯一行政施行の事業となったものであった。そして、図でわかるように、この土地区画整理事業により、平安京以来の整然とした街路網が、そのまま郊外にも続くという、理想的とも言える街路整備が実現したのである。

この画期的とも言えるプランは、京都市の土木官吏（技師）が中心になり立案したものであった。しかし、実は地帯的土地区画整理というアイデアは、関東大震災（1923年）後の帝都復興事業として実施された土地区画整理事業ですでに提示されたものであった。実際には、帝都復興事業の土地区画整理は、全面的に施行するという大がかりなものとなったが、事前の代替案として、整備する街路沿いだけに土地区画整理を施行するという地帯的区画整理案も検討されたいたのである。おそらくは、京都市における地帯的土地区画整理は、この案を参照したものであると考えられる。つまり、帝都復興計画のアイデアが、京都に伝わり応用されたのである。

ここで注目しておかなければならないのは、都市計画を担う土木技術者のネットワーク化である。都市計画法以降の各台都市での都市計画事業は、いわゆる都市間競争の時代に入ったこともあり、都市行政において最も重要な課題となっていた。その中で、都市計画法が国による集権的な制度として施行されたことを契機にして、各都市の土木官吏（技術者）が相互に連携し情報交換を行い、技術レベルを高めていったという事態が生じた。京都市の地帯的土地区画整理は、その成果の一つであると考えられることができる。そして、実際に各都市の土木官吏たちは、各都市間を技師として移動することも多くなったのである。

そうした状況下では、行政と都市住民との関係のあり方にも大きな変化が生じることになる。京都市の都市改造・三大事業では、地域の利益代表者としての地権者たちといかに交渉し、そこでの利害を調停していくことが行政の仕事であった。それに対して、都市計画事業では、いかに合理的な計画を立案できるかが、土木官吏を中心とした行政の仕事になっていく。その場合、住民に対して求められるのは、その計画の合理性や蓋然性についての説得となる。利害の調停ではなく、いかに計画が必要なものなのか説得に変わったのである。

実際に、京都市は地帯的土地区画整理事業を実施しようとした際に、『京都都市計画土地区画整理とはどういふことをするか』（図10）というパンフレットを作り広く配布し、さらには百貨店を会場にして、「都市計画展覧会」なるものも開催している（1924年と1926年）。その内容は、土地区画整理が平安京以来の街路網整備の延長としてあり、歴史的にも正当な事業であることが謳われていた。

ただし、こうした市民に対する啓蒙活動などでうかがえるのは、都市計画プランが正しいものであるという正当性に対する絶対的な確信である。それは、計画者としての土木官

吏たちの技術を根拠としていた。そして実際に彼らは都市計画法を管轄する内務省や他都市の土木官吏とも連携することで、その技術のレベルを日々上げていく議論を続けていたのである。同時にその計画プランの正当性は、参事会や市会という議会から脅かされないような体制により保証されるものでもあった。都市計画法の時代に入ると、地方制度の改正によって市長権限の強化が進み、都市計画事業は、トップダウンの性格が強くなっていく。つまり、大阪の都市専門官僚制と同様に、都市計画事業を担う土木官吏たちは議会からある程度独立した存在として、計画立案をなしえる状況が作られていたのである。

しかし、一方でこうした事態は、土木官吏たちの政治的立場を強いものとしていく結果となった。地帯的土地区画整理事業をリードした土木官吏は、京都市において複数の部局の長を兼ねるといふ、行政内で圧倒的な権限を持つ立場まで上り詰めることになる。それに対して、1926年（大正15年）に着任した京都市長は、「技術者万能主義」を排するとして、土木系の技術官吏の多くを解雇してしまうという混乱を引き起こす。結局、市長本人もその混乱の責任をとって市長を辞任するのだが、京都市役所内部には市長も巻き込んで事務方と技術系官吏との対立が根深いものとなっていったのである。

## V. 都市デザインをめぐる

以上、近世までの長い歴史を持った京都という都市が、近代化による国民国家の形成と支配権力の変化によって、どのような空間の変容を遂げてきたのかを見てきた。それは、主に地方政府によって示される空間のマネジメントのための方策、およびその方策と住民との関係の変化の中で起こった空間変容であったと言えるだろう。では、千年を超える歴史を有していた、という歴史性は、その変化の中でどのように扱われたのであろうか。土地区画整理事業の意義を啓蒙するための「都市計画展覧会」では、その事業が京都の都市の歴史を踏まえた正統なものであることが謳われた。しかし、歴史性の扱いを知るためには、より具体的に、実際に登場する具体的な意匠を見ておく必要があるだろう。

明治末の都市改造の時代に表れた意匠として最も注目されるのが、鴨川に架かる橋梁のデザインである。道路拡築事業にしたがい、拡築される通りで鴨川に架かる橋、丸太町橋、四条大橋、七条大橋がすべて架け替えられた。その中でも、とりわけ四条大橋は、京都の景観の中核をなすものとして大きな注目を集めた。そのデザインは、図11でわかるとおり、当時の新聞でも報道されたように、西洋様式デザインを簡素化したセセッションの意匠が使われた。これに対して、当時の報道などでは、なぜ京都の橋に西洋式、しかも装

飾性を押さえたモダンな意匠を使うのか、それは京都の景観になじまないと批判された。

一方で、同じ時期に、三条大橋、五条大橋も架け替えられた。これらは、道路の管轄の違いから、京都市ではなく京都府による架け替え事業であった。ところが、そこに登場した橋のデザインは、図12でわかるように、それまでの日本的な橋梁意匠を踏襲したようなものであった。橋梁の幅を広げる必要があったため、構造は鉄骨を使いコンクリート柱もつかうなどしているが、伝統的な木造柱のように見せている。当時、京都府は京都の歴史的な風致（景観）について保存しなければならないという立場を鮮明にしており、京都市による鴨川での電車敷設計画に、風致を損なうとして反対していたという状況もあった。

いずれにしても、この京都市と京都府の橋梁意匠にはきわめて大きな隔たりがあったのである。これは、都市改造の時代において、都市の意匠の考え方に大きな揺れ幅があったと捉えてよいだろう。都市改造の事業主体である京都市が目指したのは、都市の近代的再編である。したがって、都市景観のシンボルともなる橋梁意匠には、大胆に西洋近代のデザインを採用した。一方で、都市改造事業には関わらないが、京都の再興を目指す京都府は、京都の持つ歴史性を捉えて、あえて旧来からの伝統的なデザインを採用した。ただし、ここで指摘しておかなければならないのは、これだけ異質なデザインではあるが、どちらも既存のデザインの引用であったという点である。西洋セセッションと日本伝統の意匠（当時これは桃山式と呼ばれた）。

しかし、都市計画法以降においては、京都デザインとも呼ぶべき独自の意匠が提示されるようになっていく。橋梁についても、擬宝珠などの伝統的要素をコンクリートで作るなどした伝統と近代を融合したようなデザインが登場するようになる。これは、土地区画整理事業において、土木官吏たちが技術を根拠にして新しい事業構想を提示したことと同じであろう。そこでの提示において、計画の正当性を京都の歴史性で示そうとしたのと同様に、様々な施設デザインにおいても、近代技術と歴史性の両方を根拠においた新しい意匠が提示されたのである。

もちろん、その例は建築意匠などにも表れるのだが、さらにわかりやすい例として、鈴蘭灯を挙げることができる。これは京都に電気を供給していた京都電灯が建築家の武田五一に設計を依頼した街灯である。鈴蘭の花のようにデザインされたその街灯は、1924年（大正13年）に京都の寺町通に最初に設置された（図13）。そして、その姿が美しいことが評判になり、その後、満州や台湾も含め全国に瞬く間に広がった。この意匠は、西洋様式やモダンデザインでもないし、日本の伝統意匠とも言えない、独自のものであると言えるだろう。

設計者の武田五一は、京都帝国大学の建築学科の教授で、きわめて多くの公共建築の設計をこなしたが、橋梁や街灯のデザイン、あるいは都市イベントでの市街装飾など、幅の広い分野でデザイナーとして活躍した。まさに都市空間の全体に関わるデザイナーであっ

たと位置付けることができるだろう。武田は、セセッションなどの西洋の新しいデザインを積極的に日本に持ち込もうとし、一方で古社寺の修理などにも関わり日本の伝統的な意匠にも造詣が深かった。そうしたデザイナーとしての技量を根拠として、京都の歴史性を示しながら近代化を象徴する造形を提示し続けたのである。そして、この武田の創造的都市デザインは、少なくとも京都での公共施設の意匠設計に、その後大きな影響力を持つようになっていったのである。

## VI. おわりに

明治維新により首都でなくなった京都は、近代化が進む中で集権化・一元化される都市支配権力により、近世までに見られなかった大きな空間の変容を体験することになった。それは、主には支配権力としての地方政府が行う、近代化を目指した空間の改造によってもたらされた。しかし、その過程において、長い時間かけて構築されてきた、住民による都市空間の管理やマネジメントの仕組みとどのように折り合いをつけていけるのか、その調停の方法が問われることとなった。とりわけ、近世までにそうした都市管理の仕組みが特に強固に作られてきた京都では、共同組合のような行政と住民の間に介在するような組織を作ること、旧来までの支配体制を巧みに取り組む方法がとられた。都市空間を近代的に改変していく最初の都市改造は、そうした歴史と折り合いをつけながら進められるものとなった。

しかし、国（内務省）によって都市計画法が制定されて以降は、道路建設や土地区画整理事業に普遍的で合理的な手法が導入される。それは、近代的土木技術の一つとして技術的な完成度を持って持ち込まれたものであり、その技術を担う土木官吏が、その蓋然性と正当性を主張した。さらに、土木官吏たちは、都市の枠を超えて、内務省を中心に技術者のネットワークを築き、その計画技術のさらなる向上と精緻化を目指した。そして、市長権限を強化する国の制度改正などにより、彼らの立案する計画は、議会からは独立したトップダウンの方式で、実際に進められることとなったのである。

ただし、京都の都市空間は、近世までに築かれてきた歴史的な基盤が強固であった。ここで、新しく京都市に編入された既成市街地周辺において、地帯的土地区画整理という特異な手法が採用されるなど、京都が持つ歴史性を巧みに取り込んだ方法が創出された点が注目された。そして、建築やインフラの施設デザインなどの意匠においても、京都の歴史性を取り込みながら近代の時代を示す創造的な意匠が作られていったのである。しかしこ



こで残された課題について指摘しておく必要がある。そうした土木官吏や建築家たちの計画や事業について、住民はそれをどのように捉え、どのように受容したのだろうか。そのことの検証が、資料の限界もあり残されている。

さらに残された重要な課題として指摘しなければならないのは、戦後の過程である。こうした土木官吏を中心に展開された都市空間の積極的な変革は、都市計画法を制定した内務省を中心とした技術者のネットワークが基盤となっていたと言ってよい。戦後、この内務省が解体される中で、各都市は、どのように都市計画を展開できたのか。あるいは、その後都市計画の中核的な課題となる景観政策は、どのように構想されていったのか。それについては、新たな分析視点を入れて考察していく必要があるだろう。

